

Bosetting i alle landsdeler – og regioner?

I det nye regionalpolitiske regimet forskyves bosettingsmålet mot et foreløpig diffust landsdelsnivå. Men uansett hvordan vi avgrenser disse landsdelene, vil en slik forskyving av målsettingen stille større krav til balansen innad i landsdelene. Bosettingsmålet er ikke nådd om landsdelene får vekst bare i landsdelshovedstedene. Det må tilstrebes balanse mellom storby og småby, mellom byer og bygdebyer med tilliggende periferi. Derfor er det viktig å se hvilke utfordringer de ulike regiontypene står overfor i de ulike landsdelene.

8.1 Fire regiontyper – sju regionale kontekster

Regionalpolitikk for alle nivåer

Framtidens regionalpolitikk blir antakelig i mindre grad en ren distriktpolitikk, og mer en politikk for utvikling av alle regiontyper. Men det er liten tvil om at det blir tyngst å nå målet om å opprettholde bosettingen for de små regionene med svake sentra – og det vil her være behov for en distriktpolitisk ekstrainsats, omtrent som før. Det er ikke sikkert at en slik regionalpolitikk skal være lik for alle regiontyper, tvert om ser vi at ”like” regioner presterer ulikt i ulike landsdeler. Det er altså behov for en viss differensiering av bosettingspolitikken. Kanskje er regionale myndigheter bedre egnet enn staten til å finne fram til de rette tiltakene i ulike regiontyper.

I noen tilfeller er svaret tradisjonell distriktpolitikk, selv om det er viktig å minne om at utvikling av småsamfunn handler om mer enn bare arbeidsplasser – de skal også være attraktive fysisk og sosialt. I andre tilfeller kan det være snakk om en urban løfting av regionen, gjerne utvikling av senteret fra liten til stor bygdeby, eller fra stor bygdeby til småby. Norsk regionalpolitikk har hatt et visst innslag av antiurbanisme, og det har derfor også vært en viss motvilje mot å bruke sentrene i distriktsutviklingen. Endelig fins en tredje vei som innebærer at svake lokalsamfunn integreres i større regioner, for eksempel gjennom arbeidsmarkedsintegrasjon. En slik integrasjon innebærer altså mer pendling, ja, mo-

bilitet i det hele tatt, og står slik sett i konflikt med økologiske prinsipper. Ikke desto mindre er det et faktum at slik regionforstørrelse faktisk skjer, om enn ikke strategisk bevisst som i Sverige. Det er med disse alternativene i bakhodet vi skal gi de første nærbildene av landsdelene.

Etter sentralstedsteorien skal en stor region, for eksempel det vi kaller en landsdel, bestå av ett ledende senter, et antall mindre småbyer, og et enda større antall bygdesentra. Et meget grunnleggende spørsmål er da dette: Hvor er det folk egentlig vil bo? Vi de bo i sentra, og i så fall på hvilket nivå? Eller vil de tvert om bo landlig, i spredt bebyggelse? I så fall er det også mange former for ”ruralitet” å velge mellom: Den storbynære landsbygda, omlandet til småbyene, eller den virkelig spredtbygde utkant.

Ut fra de demografiske trendene som rår er det i utgangspunktet vekst nok til alle. Vi avsluttet kapittel 4 med relativt lyse befolkningsmessige perspektiver. Norge trues verken av befolkningsseksplosjon eller akutt befolkningsnedgang. I årene 1990-2002 vokste befolkningen med 7,2 prosent. Uheldigvis er det bare storbyregionene som nådde over dette gjennomsnittet, mens småbyregionene ligger litt under. Det er gjennomgående svak vekst i det større bygdebyene, men i snitt er de fortsatt på plussiden – så vidt. De små bygdebyregionene ligger på minussiden. Men så er det altså store regionale forskjeller innad i alle disse klassene, og de skal vi se nærmere på her. Blikket rettes altså framover, og da er det naturlig å ta fram prognosene igjen.

Positive prognoser og preferanser

Gitt relativt rimelige antakelser om fødsler, innvandring etc. kan vi fram til 2020 få mer enn 400 000 nye innbyggere i Norge. Det burde gi en pen styringsfart de kommende årene. Vi ser her bort fra de høye og lave alternativene, og konsentrere oss om middelalternativet.

Som vi ser av tabell 8.1 er det i følge standardprognosen positive utsikter i alle regiontyper – bygdebyene inklusive. Hovedtyngden av veksten faller imidlertid fortsatt på de største regionene med høyest sentralitet, storbyene, som øker sin andel av totalbefolkningen. Småbyene vokser også, men deres andel av totalbefolkningen stagnerer. Av bygdebyregionene er det bare de med større sentra som har en viss framgang, mens de mindre har en beskjeden tilvekst. Her skal vi også huske at en del av storbyenes forstadsregioner klassifiseres som regioner rundt småbyer eller store bygdebyer, for eksempel Follo, Lillestrøm, Stjørdalshalsen, Jæren.

Bygdebyregionene vil altså ha en fallende andel av den norske bosettingen fram til 2020, men de vokser tross alt. Derfor er det et lite trendbrudd om prognosen slår til, for i den perioden vi har undersøkt gikk de små bygdebyregionene tilbake. SSB's standardprognose gir altså en viss konsolidering. Det er imidlertid ingen grunn til å tro at dette resultatet kommer av seg selv. Derfor skal vi bruke dette kapitlet til å se hvilken variasjon vi finner innad i klassene, og hvor en må sette inn innsatser for å sikre et godt resultat.

Nå er slike prognoser ikke noe annet enn en forlengelser av de trendene vi har bak oss, og vi kan aldri vite sikkert hvilken flytteeatferd folk vil ha i framtida. Her mangler det også ferske data

om bopreferanser (selv etter et nylig avsluttet forskningsprogram!). En undersøkelse fra vel ti år tilbake tydet på at småbyen og den store bygdebyen fortsatt har en sterk posisjon i Norge. 71 prosent av de som bodde i *småbyen* uttykte tilfredshet med bostedsvalget, tett fulgt av de som bodde i *småsteder* (svarer til det vi her omtaler som *bygdebyer*), der 66 prosent sa at dette også var deres boønske. I den grad de som bodde i småbyen kunne tenke seg noe annet, gikk ønsket i retning av *mindre* steder. For de som bodde i *storbyer*, og var misfornøyd med det, gikk preferansene mot småbyen. Et nytt trekk på nittitallet var at de som bodde i *forsteder* var svært fornøyd med det, og at mange av storbyboerne kunne også tenke seg å flytte til forstedene. Sammenlignet med eldre undersøkelser var det imidlertid relativt mange (38 %) av de som bodde i storbyen som hadde dette som boønske. Om materialet ble delt opp på aldersgrupper var det imidlertid tydelig at ungdom og unge voksne hadde en klart sterkere storbyorientering enn befolkningen totalt (Undersøkelser av bopreferanser er oppsummert i (Hansen og Selstad 1999).

Slike undersøkelser av bopreferanser er imidlertid preget av svært hypotetiske problemstillinger for respondentene. I det virkelige liv kan vi komme til å beslutte ganske annerledes. Man kan for eksempel ha sterke forestillinger om "det gode liv" i småbyen eller småstedet, om gode oppvekstvilkår for barn og ungdom i periferien, osv., men en ganske annen ting er hvor studieplassene fins, og likeledes jobbene. Mange som har tatt utdanning i byen blir værende i storbyen, og opplever etter hvert at det er ganske levelig for barn og ungdom der også. Men relativt mange velger å flytte tilbake til sitt opprinnelige hjemsted. Hjemlengsel, koblet til et *moderne* ønske om et ruralt liv, slår altså her ut i

konkrete flyttehandlinger. Dette er de berømte "tilbakeflytterne". De klarer ikke å rette opp utflyttingstendensen fra bygder og bygdebyer, men de bøtter i det minste på de hullene utflyttingen skaper. Alt i alt velger vi å se bopreferansene og flyttetendensene som bekreftelse på at det fortsatt finnes et

Tabell 8.1: Befolkningsutviklingen framskrevet 2003-2020, middelalternativet (MMMM)

	Befolkning 2003		2020 MMMM	
	Abs.	%	Abs.	%
Store byer	2 027 698	44,5	2 277 225	45,8
Små byer	1 253 022	27,5	1 369 971	27,5
Store bygdebyer	819 813	18,0	866 696	17,4
Små bygdebyer	451 719	9,7	461 597	9,1
Norge	4 552 252	100,0	4 975 489	100,0

Kilde: SSB, 2002: Framskrivning av folkemengden

Tabell 8.2: Netto tap/gevinst for kohorten 1957-59 etter landsdel og regiontype (prosent). Kilde: SSB Aktuelle befolkningstall 4/99 (SSB) bearbejdet av Østlandsforskning.

Menn 1957-59								
	Østviken	Innlandet	Vestviken	Sørlandet	Vestlandet	Trøndelag	Nord-Norge	Hele landet
Storbyregioner	21		3	2	8	14	21	13
Småbyregioner	21	-7	1	3	-11		-11	0
Store bygdebyregioner	2	-12	-6	-4	-14	-14	-19	-12
Små bygdebyregioner		-13	-7	-9	-20	-28	-28	-20
Småsenterregioner						-43		
Alle	20	-10	0	-1	-4	-4	-15	0
Kvinner 1957-59								
	Østviken	Innlandet	Vestviken	Sørlandet	Vestlandet	Trøndelag	Nord-Norge	Hele landet
Storbyregioner	22		4	-1	10	13	15	14
Småbyregioner	27	-6	3	6	-5		-9	2
Store bygdebyregioner	4	-13	-1	-6	-15	-14	-25	-13
Små bygdebyregioner		-15	-10	-10	-25	-32	-32	-23
Småsenterregioner						-45		
Alle	22	-20	2	-1	-15	-6	-18	0

potensiale for moturbanisering. Skal bosettinger med lav sentralitet opprettholde bosettingen bokstavelig, altså ikke ha nedgang i folketallet, må flyttestrømmene snus. Det er ikke realistisk.

Når mesteparten av flyttingen er gjort unna, et tidspunkt livsløpsforskerne setter ved 35 års alder, kan vi få et bedre bilde av hvem som har vunnet og tapt i ommøbleringen av befolkningen gjennom utflytting, tilbakeflytting og genuin ny innflytting. Her er det store forskjeller mellom landsdelene, bl.a. avhengig av hvor mye landsdelene har av de ulike sentralitetene i sin bosettingsstruktur. Tabell 8.2 viser endringer i kohorten født 1957-59 etter status 35 år senere. Vi har tidligere brukt dette som en av mange indikatorer for regional livskraft. Her bruker vi den samme indikatoren til å vurdere ulike regiontypers styrke i ulike landsdeler. Når vi for eksempel ser at kohorten for menn i storbyer i Østviken har tallet 21, betyr altså dette at kohorten har lagt på seg 21 % gjennom disse 20 årene fra ungdomstid (satt ved 15 års alder) til etablering (satt ved 35 års alder). Disse plusstallene dekkes opp av minustall i de regionene som taper andeler i denne kohorten.

8.2 Bosettingsmønsteret i landsdelene

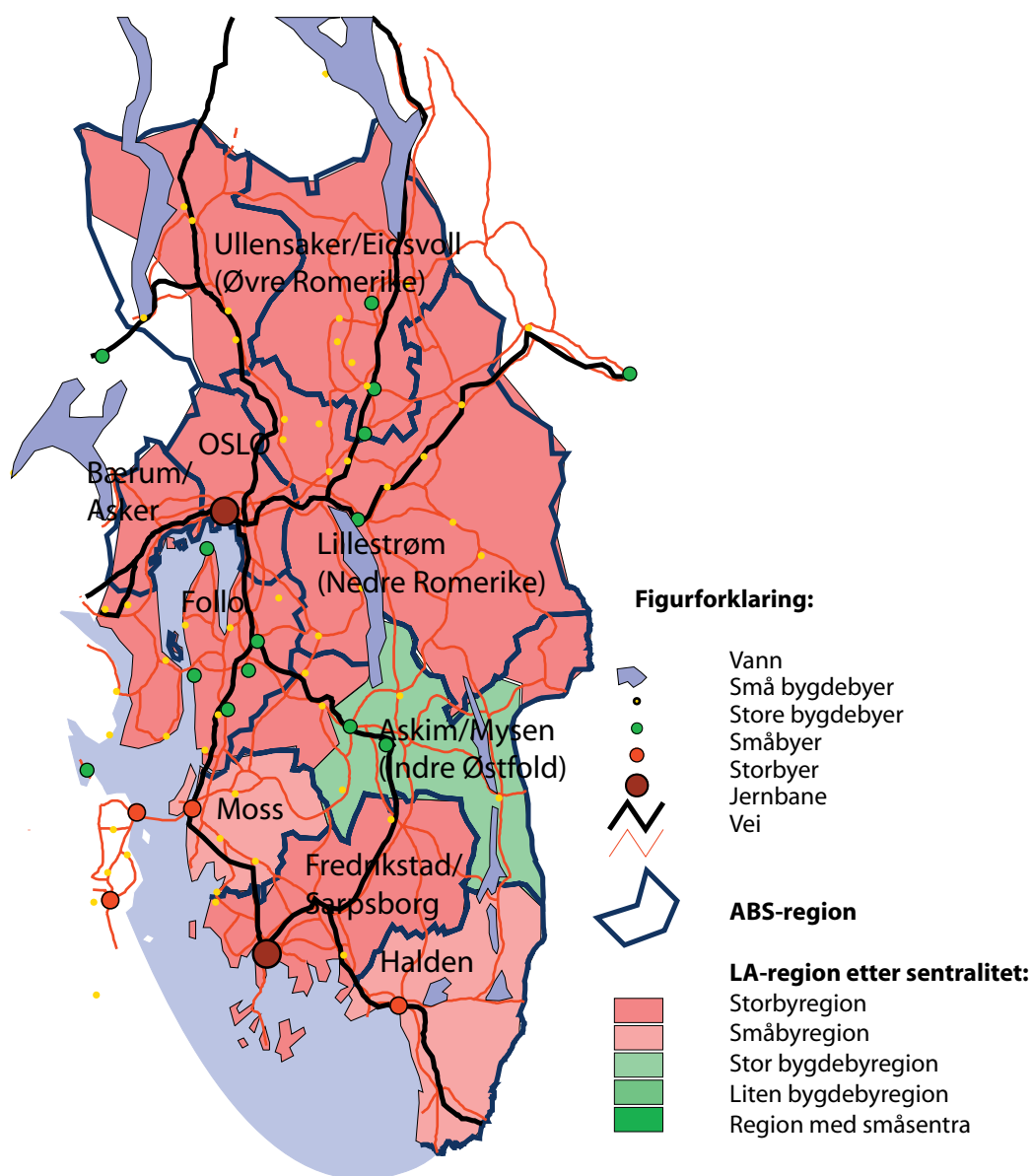
Østvikens storbyekspansjon

Østviken er den eneste landsdelen som har gevinst på alle nivåer. Faktisk finner vi at Østvikens småbyregioner har høyere gevinst enn storbyregionene, og den er markant større for kvinner. Her skal vi imidlertid være klar over at det vi kan kalle *forstadregionene* defineres etter sitt største senter, det vil si deres andel av tettstedet Oslo. Det betyr at Asker/Bærum blir storbyregion, Follo og Lillestrøm småbyregioner. Men her snakker vi altså om sentra som i realiteten er en del av det store tettstedet Oslo, og det blir da feil å kalle dette noe annet enn storbyregioner, følgelig regner vi her Asker/Bærum, Lillestrøm og Follo som underregioner til storbyen. Ennå er ikke pendlingen fra Øvre Romerike så sterk at vi kan definere dette som storbyforstad – paradoksalt nok har jo pendlingsstrømmen økt den andre veien etter at flyplassen kom.

Som vi har sett tidligere (kapittel 3) er Østviken et område med en byforstørrelse av internasjonale dimensjoner. Når vi avgrenser regionen på denne måten har vi også fått med to viktige transportkorridorer ut av landet, E 6 og E 18, som kanaliserer mye av den internasjonale trafikken. I den nasjonale transportplanleggingen benevnes

Tabell 8.3: Regioner og regionsentra i Østviken

Region/Landsdel	Storbyregioner	Småbyregioner	Store bygdebyreg.	Små bygdebyreg.
Østviken	Oslo Asker/Bærum Lillestøm Follo Fredrikstad/Sarpsb.	Moss Halden	Askim/Mysen Ullensaker/Eidsvoll	Ingen
Befolkning	1078423	80587	98798	0
Andel	23,7 %	1,8 %	2,2 %	0 %
Vekst	12,8 %	8,6 %	12,6 %	0 %



Figur 8.1: Østviken: ABS-regioner og LA-regioner etter sentralitet

dette som korridor 1 og 2. Begge korridorene vil bli ytterligere infrastrukturelt forbedret de kommende årene. Dette er den eneste landsdelen i Norge som vil ha firefeltsvei fra nord til syd, to- og firespors jernbane med tilnærmet høyhastighetskvalitet og minst en internasjonal flyplass – kanskje to.

Problemstillingen for denne regionen er ikke om det blir vekst eller ikke, men hvor stor den blir og ikke minst hvor den vil komme.

Den første problemstillingen er om Stor-Oslos ekspansjon vil underlegge seg naboregionene og omdanne dem til forsteder – som Oslo i realiteten har gjort i forhold til Bærum/Asker, Lillestrøm og Follo. Det er naturligvis ikke noe galt med forsteder, tvert om ser vi at disse er like ønskede som de store bygdebyene. Men det kan være et problem om de nye boligfeltene klattes rundt i landskapet nær motorveiene, og at de aldri utvikler seg ut over *boligfeltets* kvalitet. Boligfeltene har normalt ikke noe servicetilbud ut over det helt minimale, og de har heller ikke potensiale til å bli sentralsteder i konkurranse med de allerede etablerte sentralstedene. Som vi ser av kartet i figur 8.1 har Østviken mange småsentra, og langt fra alle er her vist. Svært mye av den nye bosettingen i Akershus og Østfold kommer i nye småtettsteder som er rene bosamfunn.

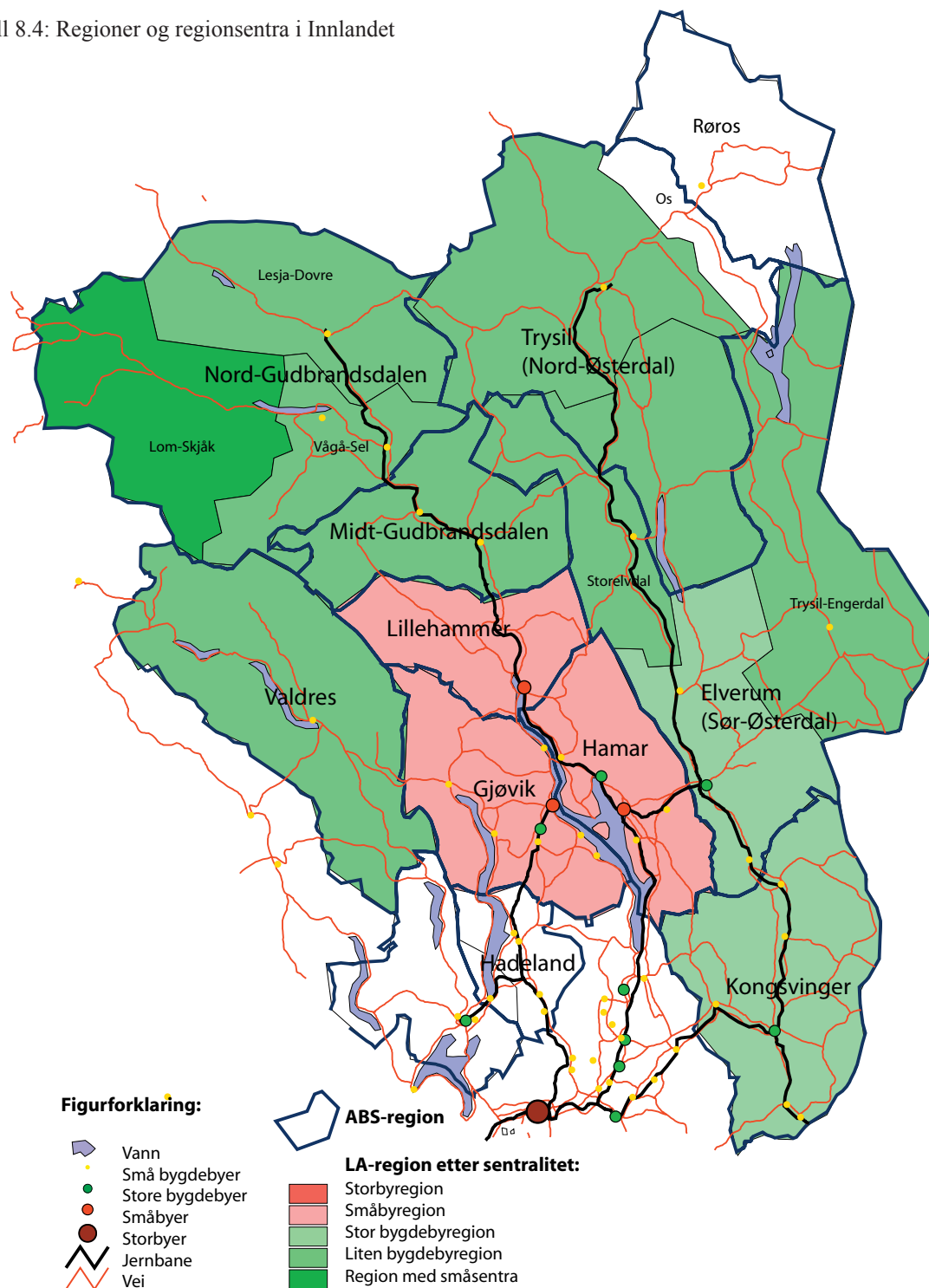
Den andre problemstillingen er knyttet til graden av konsentrasjon eller dekonsentrasjon i regionen. Dette spørsmålet angår ikke minst byene i Østfold (Selstad 2003). Moss kan lide samme skjebne som Lillestrøm, nemlig å bli innlemmet i et sammenhengende Stor-Oslo, der det er vanskelig å skille ut et selvstendig Moss. Moss har allerede kommet opp i den høye befolkningsveksten som preger Oslo og Akershus. Oslos bynære tettstedsbefolkning finner vi i dag i et nesten sammenhengende bånd via Oppegård, Ski, Ås, Vestby, Son og Kambo – og Moss er da nådd. Og ser vi bort fra den fysiske sammenvoksing, skjer det uansett en betydelig økning i utpendlingen i dette landskapet. Her ser vi klart hvordan forbedrede infrastrukturer kanalisere byregionenes ekspansjon. Men Østfold har også potensiale som sekundærsentrum i landsdelen, for å avlaste veksten i Stor-Oslo. Ikke minst har

Fredrikstad-Sarpsborg en urban tyngde som - gitt en viss egenutvikling - kan gjøre landsdelen mer polysentrisk. Fredrikstad/Sarpsborg kan aldri true Oslos dominans, men være et viktig alternativ til hovedstaden. For Halden er den relative avstanden til Oslo fortsatt så stor at byen ikke risikerer å bli en del av Oslos pendlingsomland.

Både i Akershus og i Østfold har man i regionplanleggingen vært klar over de mulighetene som den sterke veksten i Stor-Oslo gir. I sine fylkesplaner har begge fylkene analysert vekstkorridorer, og sørkorridoren gjennom Follo går gjennom begge fylkene. Det var forventet at flyttingen av hovedflyplassen, som i realiteten var flytting av nærmere 10 000 arbeidsplasser, ville svekke vestkorridoren (over Bærum/Asker) og begunstige nordkorridoren (over Romerike). Det har skjedd, men ikke i den grad man fryktet. Konsekvensanalysene av regionale virkninger av flyplassen (Miljøverndepartementet 1991) traff godt når det gjaldt jobbveksten på Romerike, men det viste seg at Asker/Bærum hadde nok innebygd vekstkraft til å kompensere tapet av flyplassen. På den andre siden er det vanskeligere å se at veksten har skapt dynamikk inn i Innlandet, som prognoser og politikere lovte.

Innlandet	Storbyregioner	Småbyregioner	Store bygdebyreg.	Små bygdebyreg.
	Ingen	Hamar Lillehammer Gjøvik	Kongsvinger Elverum	Tynset Midt-Gudbrandsdal Nord-Gudbrandsdal Hadeland Valdres
Befolkning	0	188060	88145	95658
Andel	0 %	4,1 %	1,9 %	2,1 %
Vekst	0 %	8,6 %	-1,6 %	-2,0 %

Tabell 8.4: Regioner og regionsentra i Innlandet



Figur 8.2: Innlandet: ABS-regioner og LA-regioner etter sentralitet

Innlandet uten storby

Med den indikatoren vi introduserte innledningsvis, tap eller gevinst i forhold til en nylig etablert kohort, framstår Innlandet som taper på alle nivåer. Innlandet har heller ikke noen region på storbynivå som kan fange opp utflytterne og bedre gjennomsnittstallene. Selv småbyene taper her i kampen om kohorten, og sammen med bygdebyenes tap kommer landsdelen klart på minussiden. Vi ser av tabell 8.2 at tapet er markant størst på kvinnesiden.

De tre byregionene har riktignok vekst, men ikke så sterk at den kommer over gjennomsnittlig vekst på landsbasis. Sterkest er veksten i Lillehammer-regionen, deretter følger Hadeland, som på mange måter er et storbynært område med samme utviklingstrekk som indre Østfold. Hamars og Gjøviks vekst er egentlig svært beskjeden. Dette er det som i nasjonal transportplanlegging omtales som korridor 6, med Dovrebanen og E 6 som hovedårer. Infrastrukturene over Romerike gjør at Stor-Oslo alt napper i sørenden av innlandet, særlig i Hamar og Stange. Men det er altså viktig at det er Hedemarken som integreres med Stor-Oslo, ikke omvendt.

Resten av fylket er et massivt nedgangs-område, som vi fikk en indikasjon på gjennom den dårlige rekrutteringen av kohorten 1957-59. Midt-Gudbrandsdal ligger nær den nasjonale bunnen, og resultatene i Nord-Gudbrandsdal er ikke mye bedre. Østerdalene kommer noe bedre ut, og tallene blir mindre negative jo lenger sør man kommer.

Hva kan man gjøre i slike regioner med kompakte utkanter, der småsentrene ikke gir noe løft? Det har vært foreslått at "Mjøsbyen" kunne styrkes som byklynge for å bli en motvekt til Stor-Oslo. Forslaget ble i prinsippet fremmet allerede av "Østlandsplanen" for 35 år siden (1969), men det er senere kastet inn i debatten på nytt (Selstad 1984). Ideen står også sentralt i Østlandssamarbeidets vedtatte strategi, som er det nærmeste vi kommer en bevisst polysentrisk plantenkning i Norge.

Hamar, Gjøvik og Lillehammer har så langt vært byrivaler. Hver gang noe skal lokaliseres

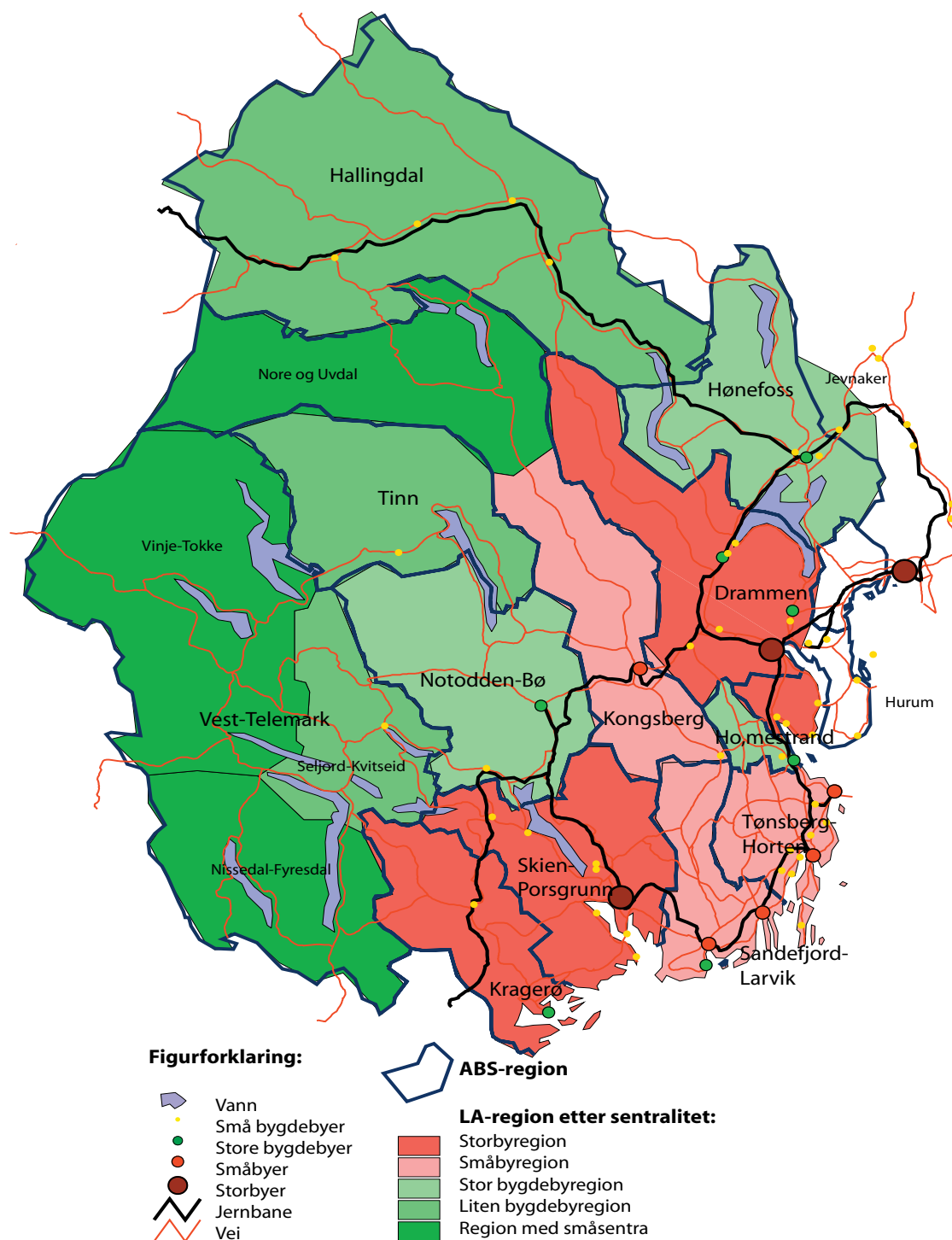
er byene i klar konflikt med hverandre. Slike småbykonflikter har en tendens til å holde byene nede – og ingen klarer å vokse ut av sin småby-status. Alle har de sine små høyskoler (men ingen har universitet), alle får de jevnlig besøk av Riksteatret eller Rikskonsertene (men ingen har en fast scene eller symfoniorkester). Ideen med Mjøsbyen er å foreta en planmessig funksjonsfordeling slik at alle byene nyttiggjør seg det store befolkningspotensialet de sammen har. Det er ikke ubetydelig, nærmere 190 000 innbyggere som vi ser i tabell 8.4.

En polysentrisk byutviklingsstrategi lar seg ikke gjennomføre med tvangsmessig planlegging. Sekundære sentra må først og fremst øke sin tyngde og attraktivitet slik at flyttemønstrene påvirkes. Det har da aldri vært meningen med Østlandssamarbeidets strategi at Oslo skulle bevisst hemmes i sin utvikling. Poenget har vært å gjøre Mjøsbyen – og andre sekundære sentra på Østlandet – så konkurransedyktig at veksten i Oslo dermed ble noe svakere. Det er derfor ingenting som illustrerer kjernen i den polysentriske strategien så godt som ideen om fusjon og oppgradering av høyskolene rundt Mjøsa til et universitet. Dette er et plussumspill som alle rivalene vil tjene på, og som gjør at de hver vil sitte med en del av et funksjonsfordelt Innlandsuniversitet.

På den andre siden frykter de mindre bygdebyene i dalførene at en slik satsing på Mjøsbyen vil ramme dem, og det er en berettiget frykt. Hvis småbyene blir en storby vil det også lett skapes et vakuum. Større bygdebyer som Elverum og Kongsvinger vil kunne fylle noe av tomrommet, og selv oppgradere seg til reelle småbyer. Men i Valdres, Gudbrandsdalen og Nord-Østerdalen er sentrene så små at noen reell oppgradering ikke synes mulig. Fortsatt kan de forbedre seg gjennom en bevisst stedsutvikling. En viss rivalisering kan her virke ansporende. Dessuten må periferien spørre seg om den ikke er tjent med å ha oppgraderte regionale sentra, som en Mjøsby ville være, heller enn at all ungdom drenerte mot Oslo.

Vestviken	Storbyregioner	Småbyregioner	Store bygdebyreg.	Små bygdebyreg.
	Drammen	Kongsberg	Hønefoss	Hallingdal
	Skien/Porsgrunn	Tønsberg/Horten	Holmestrand	Sande/Svelvik
		Sandefjord/Larvik	Notodden/Bø	Rjukan
			Kragerø	Vest-Telemark
Befolkning	262867	221267	86238	55023
Andel	5,8 %	4,9 %	1,9 %	1,2 %
Vekst	7,3 %	9,7 %	1,9 %	-0,5 %

Tabell 8.5 Regioner og regionsentra i Vestviken



Figur 8.3: Vestviken: ABS-regioner og LA-regioner etter sentralitet

Vestviken med vekst

Vestvikens storbyer er ikke så dynamiske som Østvikens, men sammen med småbyenes lille gevinst gir de i sum et svært godt resultat. Vestvikens bymessige bebyggelser evner ikke minst å trekke til seg kvinner, faktisk helt ned til de store bygdebyene (tabell 8.2). Men regionene med de mindre bygdebyene har store problemer, om enn ikke like sterke som i Innlandet.

Det er Tinn og Vest-Telemark som er nedgangsregionene i Vestviken, altså regioner med sentra som Rjukan og Seljord. Også idylliske Kragerø, som er en litt større bygdeby, blir en del av dette kontraksjonsbeltet i vest. Men alt skal ikke settes på kontoen for manglende sentra: Hallingdal har en innebyggt flersenterstruktur med små bygdebyer som i prinsippet skulle være veksthemmende, men Hallingdal har faktisk en viss befolkningsdynamikk — om enn svak. På syttitallet ble det diskutert om Gol skulle utvikle seg til et ledende regionsenter, og i noen grad har utviklingen tatt den retningen. Likevel er Geilo, Ål og Nesbyen fortsatt omtrent jamnstore. Men så har Hallingdal noe som dalførene i vest mangler, nemlig en jernbane som skaper liv – reiseliv. Hallingdal er vår desidert viktigste reiselivsregion målt med regional spesialisering i overnatting og bespisning. Reiseliv virker oppgraderende og gir regioner kvaliteter til tross for manglende sentralitet

De større bygdebyene Notodden og Hønefoss skaper også en pen liten vekst i sine regioner, og når vi kommer til småbyregioner i Vestfold blir veksten formidabel. Tønsberg/Horten har en tilvekst på 11 prosent, litt foran Sandefjord/Larvik med 9,5 prosent. Storbyene kommer her noe lenger ned: Drammen har en vekst nær 9 prosent, det samme har Sande/Svelvik, som i realiteten er forsteder til Drammen. Skien/Porsgrunn har om lag den halve veksten med sine 4,5 prosent. Likevel vil vi hevde at denne brokete gruppen storbyer/småbyer er regionens viktigste bosettingssjans.

Som byer tilbyr de et bredt tilbud av service og skaper dermed også mange arbeidsplasser - næromlandene kan tilby boligområder med

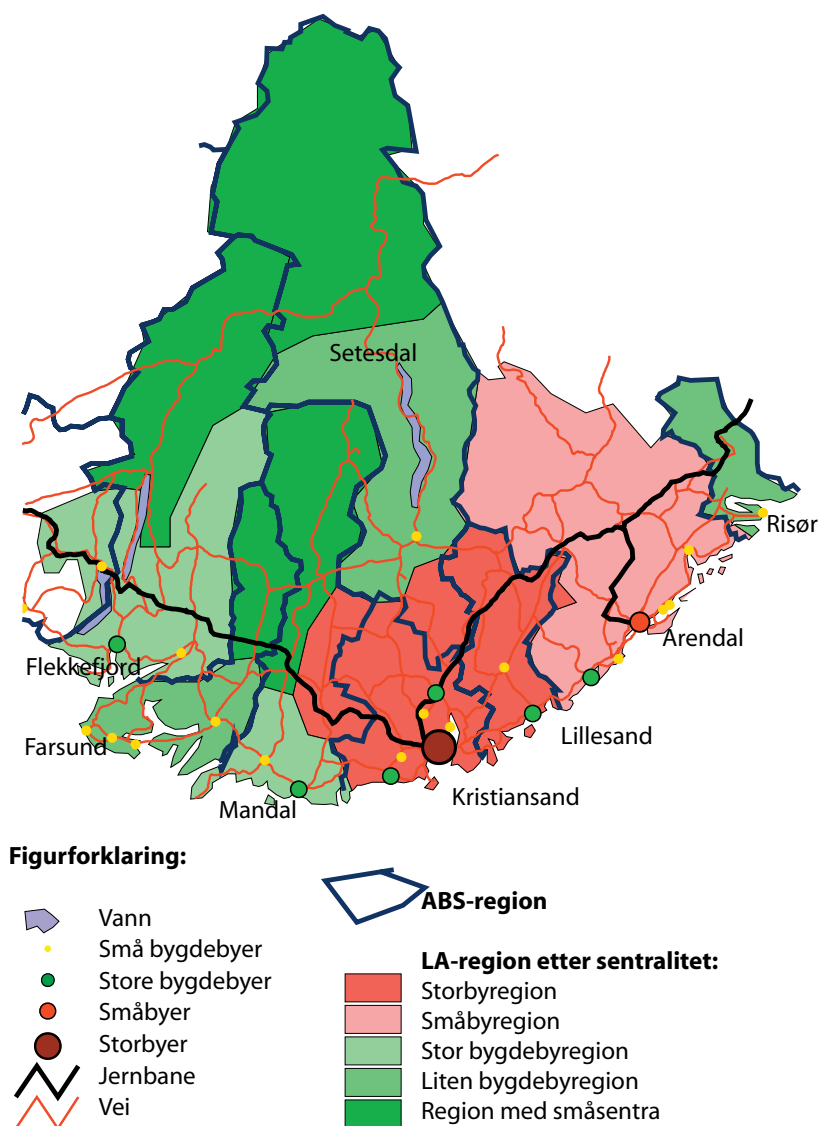
høy kvalitet. I realiteten er aksene fra Drammen til Skien en *båndby* med overlappende arbeids- og servicemarkeder. Mellom ytterpunktene vil det ikke nødvendigvis skapes samhandling av stort omfang, men mellom naboer kan effekten være stor. Dette kan derfor også være et avlastningsområde for Oslo, slik det ble beskrevet i Østlandsplanen fra 1969. Men det kan også tenkes at de nærmeste områdene, Lier og Drammen, trekkes inn i et forstørret Stor-Oslo.

Hønefoss, Notodden, Holmestrand og Kragerø er gamle bysentra som stort sett har holdt seg på plussiden – men som nå kan trenge en offensiv. De ligger imidlertid så nær opp til andre dynamiske byregioner, at deres manglende egendynamikk i seg selv ikke byr på store problemer. Gode infrastruktur gjør at de kan la seg integrere i større byregioner som Grenland, Drammen eller Tønsbergbyene. Bare Hønefoss faller litt utenfor. Det er lett å tenke seg hvordan en forkortelse av Bergensbanen, en Ringeriksbane, ville integrert Hønefoss på en helt annen måte enn dagens infrastruktur. Landsdelens hovedproblem blir dermed hvordan veksten kan spres til de virkelig perifere områdene i Buskerud og Telemark.

Etter denne gjennomgangen synes det klart at Østlandet som helhet har relativt gode muligheter til regional integrasjon i stor skala. Østlandet har en moden infrastruktur som gjør at forbindelsene i alle retninger er gode. Det er ikke vanskelig å tenke seg at integrasjonen mot stor Oslo fortsetter, og mange steder oppfatter dette som en redning i fravær av en egendynamikk (Drammen, Moss, Hamar). Men en slik utvikling er åpenbart tvetydig: Skal da byregionene utenfor Oslo oppgi sin egenidentitet og la være å skape en utvikling for seg selv? Noen kommer seg ikke ut av dilemmaet og satser både på egenutvikling og på integrasjon med Stor-Oslo. Enda større blir problemet for distriktene, for hvordan kan man tenke seg en oslofokusert utvikling som samtidig trekker med seg utkantene på Østlandet, som finnes i fullt monn. Da er det kanskje bedre at Innlandet og Vestviken utvikler sine egne landsdelssentra som er nærmere til å ta hånd om de særegne distriktsproblemene som finnes der.

Sørlandet	Storbyregioner	Småbyregioner	Store bygdebyreg.	Små bygdebyreg.
	Kristiansand	Arendal	Lillesand Mandal Flekkefjord	Risør Setesdal Lyngdal/Farsund
Befolkning	101820	72347	52361	35886
AndeNorge	2,2 %	1,6 %	1,2 %	0,8 %
Vekst	13,1 %	7,1 %	5,4 %	2,1 %

Tabell 8.6: ABS-regioner og regionsentra på Sørlandet



Figur 8.4: Sørlandet. ABS-regioner og LA-regioner etter sentralitet

Sørlandets perlebånd av byer

Sørlandets storby – det er bare én: Kristiansand – ligger så vidt på plussiden når det gjelder kampen om vår indikative kohort. Her er det faktisk småbyregionen – også den er det bare én av: Arendal – som best fanger opp de unge voksne (tabell 8.2). Og mens Kristiansand har grepet om

mennene, er Arendal attraktiv for kvinnene. Sørlandets idylliske småbyer framstår i vår inndeling som bygdebyer – og deres konsoliderende evne er forholdsvis svak. Ferieinntrykket av trivsel omsettes ikke i en helårs bolyst som gavner disse stedene, tvert om rømmes de av ungdommen.

På Sørlandet er veksten sterkest i sentrum, i Kristiansand og i Lillesand (som nå må forstås

som en forstad til Kristiansand), men Arendal ligger ikke mye etter. På østflanken klarer ikke Risør å oppnå vekst, og dynamikken er også relativt svak på vestflanken, i Farsund og Flekkefjord. Variasjonene til tross, hovedbildet er likevel et sammenhengende vekstkraftig bånd av byer fra i hvert fall Tvedestrand til Flekkefjord. Det er dette ”perlebåndet” som er kalt *Agderbyen* (Knudsen, Jacobsen and Svendal 1990, Knudsen og Skjeie 2002), en parafrase over Mjøsbyen.

Mens Mjøsbyen, og for den saks skyld den tilsvarende Østfoldbyen og Vestfoldbyen, er uttrykk for ønsket om å skape balanse i forhold til storbyen Oslo, er konseptet bak Agderbyen et ønske om å tilføre landsdelen en urban tyngde som Kristiansand alene ikke kan gi. Agderbyen skal være ”motoren” i landsdelen (Karlsen, Røed, Vangstad and Isaksen 2000). Men jo mer den er det, desto mer blir Agder et todelt område. På den ene siden står den dynamiske kyststripa, det egentlige Sørlandet, på den andre siden Indre Agder, som er et problemområde. I Indre Agder var det skogbruk og sagbruk, kraftproduksjon og forsvarsanlegg som var motorene, men de fusker nå en etter en: Skogsektoren er rasjonalisert, kraftproduksjonen automatisert og forsvaret på vei ut. Evje er blitt en omstillingskommune, og Setesdalen er i tilbakegang. Men nedgangsbeltet er egentlig større enn kartet i figur 8.4 gir inntrykk av, faktisk begynner det like innenfor kyststripa.

Indre Agder har alle tegnene på en klassisk periferi. Til ”effektutvalget” ble det gjort en egen områdestudie av de 14 kommunene i dette området, og den konkluderte med at det nesten bare er pendling som gjenstår som mulighet etter hvert som de tradisjonelle basissektorene går tilbake. Tilpendlingsområdet er naturligvis kystbyene. (NOU 2004:2). Men når vi ser kartet ser vi også at infrastrukturene slett ikke er velegnet til å integrere innlandet med kysten. Hovedveien E 18 er en ren kystvei. Jernbanen går i et diffust ingenmannsland og kan ikke fungere som en sammenbindende Sørlandsbane rundt landsdelens byer (slik for eksempel Trønderbanen eller Jærbanen kan i sine landsdeler). I vår nasjonale transportplan omtales dette som korridor 3 (St.

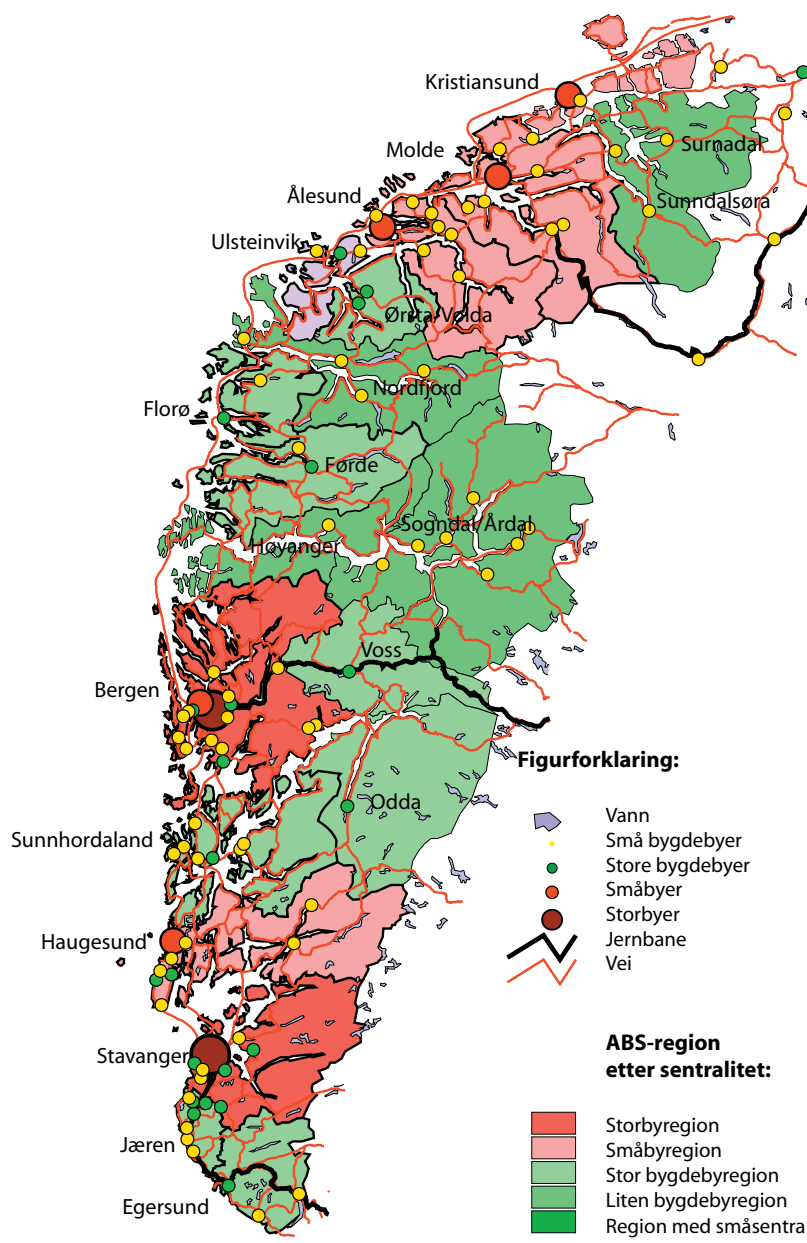
meld. nr .24 (2003-2004)), men i praksis er dette en mye svakere korridor enn for eksempel E 6/ Dovrebanen gjennom Gudbrandsdalen. I Agder er det veiene på langs av dalstrøkene – på tvers av hovedkorridoren – som må bære den daglige pendlingstrafikken fra indre til ytre deler.

Slik ABS-regionene er konstruert i vår inndeling overdrives betydningen av integrasjon mellom kyst og innland. I Juvkams inndeling kommer det fram at mange kommuner i landet mellom kyststripa og Setesdal fortsatt er selvstendige arbeidsmarkeder. Evje og Hornnes og Bygland er en slik region; Åseral, Hægebostad og Audnedal en annen (Juvkam 2002). Av de 14 kommunene i Indre Agder er det bare om lag halvparten som er effektivt knyttet til Kristiansands eller Arendals arbeidsmarkedsregioner. Den aktuelle regioninndelingen kan derfor mer forstås som et scenario for et Sørland som er bedre integrert mellom kyst og innland.

De store kraftressursene i Agder har vært en av landsdelens største aktiva, og med kommunalt/fylkeskommunalt eierskap har dette tilført regionen store beløp. Gjennom salg av selskap og eierrettigheter er denne naturkapitalen nå transformert til to store fond som skal bringe landsdelen inn i kunnskapssamfunnet: Et kulturfond kalt Cultiva, og et kompetansefond for omdannelsen av Høyskolen i Agder til Agderuniversitetet. Begge kan vise seg å bli sterkt integrerende faktorer for landsdelen. De to agderfylkene er også langt fremme i en fusjonsprosess, der det er behov for samfunnsmessige institusjoner som kan underbygge en ny politisk-administrativ region. Det kan ikke stikkes under en stol at Kristiansand og Arendal er tradisjonelle rivaler. Skal det bygges en enhetlig region av landsdelen må de strekke en hånd til hverandre, og danne en polysentrisk struktur med to bykjerner. Størrelsesforskjellen er ikke så stor at Kristiansand kan påberope seg noen soleklar lederrolle. Å dele fylkeskommune og fylkesmannembete mellom de to byene kan vise seg å bli det kunstgrepet som sikrer enheten. Det kan også være et forbilde for andre flerkjernede landsdeler som leter etter veier til større balanse sentrene i mellom.

Vestlandet	Storbyregioner	Småbyregioner	Store bygdebyreg.	Små bygdebyreg.
	Bergen	Haugesund	Egersund	Høyanger
	Stavanger	Molde	Jæren	Sogndal/Årdal
		Kristiansund	Odda	Nordfjord
		Ålesund	Voss	Sunnalsøra
			Sunnhordland	Sunnadal/Skei
			Florø	
			Førde	
			Ulsteinvik	
			Ørsta/Volda	
Befolkning	582997	274111	235906	139498
Andel	12,8 %	6,0 %	5,2 %	1,9 %
Vekst	12,5 %	4,6 %	4,7 %	-3,4 %

Tabell 8.7: ABS-regioner og regionsentra på Vestlandet



Figur 8.5: Vestlandet. ABS-regioner etter sentralitet

Vestlandets vei til regional utvikling

[Vestlandet har en allsidig bosettingsstruktur med to storbyer, flere småbyer og mange bygdebyer. Storbyene er forholdsvis sterke magneter. Med den aktuelle rekrutteringen av unge voksne kommer alle demografiske gevinster til storbyene – selv småbyene mister andeler. De bosettingene som tynnes mest ut er bygdebyene, som kanskje er Vestlandets mest typiske bosettingsform (tabell 8.2). Deres tap av den aktuelle kohorten er større enn den vi finner i problemregionen Innlandet.

Et annet spørsmål er hvor godt landsdelens bosettinger henger sammen. I nord-sør retningen faller det i mange tilfeller naturlig å snakke om et Nordvestland og et Sørvestland. Sørvestlandet er preget av sine to storbyregioner, mens tre av fire småbyregioner ligger på Nordvestlandet. Ni av fjorten bygdebyregioner ligger også på Nordvestlandet. Langs hele denne lange regionen fins det også spenninger mellom indre og ytre deler. De indre bygdene hadde sin storhetstid i utbyggingen av vannkraft, elektrokjemisk og elektro-metallurgisk industri, mens kystens storhet er knyttet til maritime næringer – og nå olje.

Til tross for skillelinjene nord-sør og øst-vest, er Vestlandet en landsdel med store potensialer for regional integrasjon gjennom infrastrukturforbedring. Men landsdelen har i utgangspunktet en nokså komplisert korridorstruktur. På den ene siden karakteriseres Vestlandet av sine mange forbindelser øst-vest. Regnet fra nord har vi Møre og Romsdals og Nordfjords forgreininger fra E 6, som samler trafikken mellom Trondheim og Oslo (korridor 6). Mot de sentrale delene av Vestlandet går det flere linjer fra det sentrale Østlandet til Bergen (korridor 5): Over Valdres og Indre Sogn; via Hallingdal og Voss; eller over Drammen, Notodden og Haukeliffjell. De sørligste traseene innebærer ferje over Hardangerfjorden. Helt i sør mottar Vestlandet forlengelsen av sørlandskorridoren til Stavanger, E18's videreføring i E-39 (korridor 3). Her er det mange veier å klatte bevilgninger over, og regionmyndighetene på Vestlandet er lite fornøyd med riksmyndighetenes prioriteringer.

Alle disse korridorene mellom Østland og

Vestland kombinerer vei, jernbane og lufttrafikk, men naturlig nok ikke sjøtrafikk. Vestlandets store prosjekt er imidlertid å forsterke en korridor 4 som går i nord-sør-retning, men som i dag er stykket opp av mange ferjestrekninger. Dette er den endelige markeringen av at person- og godstrafikken har krøpet på land - også på Vestlandet. Mens de tre østvendte korridorene markerer Vestlandets avhengighet av Østlandet, viser "Vest39" vei for den indre konsolideringen av landsdelen. E 39 er rett og slett regionbyggende og er derfor Vestlandsrådets fremste prosjekt (som det var for forløperen SAVOS, Samarbeidsrådet for Vestlandet og Sørlandet).

En ferjefri kyststamvei ligger imidlertid langt fram i tid, og den siste Nasjonale transportplanen (2006-2015) ga ikke forhåpninger om raskere framrykning. Vestlandsrådet tar derfor saken i egne hender og har foreslått en sterkere statlig satsing. Forutsetningen er at det skjer en markant høyere bompengefinansiering. Landsdelens fellesorgan har derfor foreslått en oppdeling i 10 "byggeklosser" med bompengeskatt der forbedringstiltakene har så gunstige lokale effekter at det i seg selv vil rettferdiggjøre innkrevingen. Sumvirkningen er at man kommer nærmere den ferjefrie kyststamveien.

Det er liten tvil om at en forbedret Europa-vei 39 vil ha en sterk regional effekt både i berørte ABS-regioner og i landsdelen som helhet. En ferjefri kyststamvei vil styrke den regionale integrasjonen (Helvig 1995), og sterkest der det allerede finnes tunge bosettinger å integrere. Vi må for eksempel tro at en fullføring av "trekant-samarbeidet", som vil skape fast forbindelse mellom Leirvik og Bergen, og "Rogfast" som vil passere Boknafjorden, til sammen vil forsterke samhandlingen innen aksene Stavanger-Bergen merkbart. Norges andre og tredje største by vil her danne polene i en byakse der også Hauge-sund og Leirvik blir deler. Styrkingen av denne korridoren kan bidra til mer uheldige urbane former, for eksempel at byveksten tyter ut langs motorveiene og forringer kulturlandskap og ødelegger naturmiljø. Dette skjer jo i stor grad langs Østlandets høytrafikerete korridorer, som Vestlandet ser med slik misunnelse på. Utviklingen



Regional integrasjon rundt Bokna

Det er de mange veiprosjektene rundt Bokna som kanskje best illustrerer mulighetene for en storskala regional integrasjon på Vestlandet. Rogfast på E 39 kan i seg selv knytte rivalene Haugesund og Stavanger tettere sammen, men ellers ser vi at de tilhørende veiprosjektene kan ha like mye å si for å integrere by og omland i Rogaland. Gjennom *Ryfast* på Rv 13 rykker Ryfylke med ett nærmere Stavanger. *Finnfast* på Rv 519 vil knytte Finnøy til fastlandet. Kvitøy kan bli forbundet med en sidegrein til Rogfast. I sårbare Suldal og Sauda kan en ny bru over Sandsfjorden (Rv 46) og en ny Saudavei bedre kontakten både til Haugesund og til Søndre Sunnhordland, som meget vel kan bli en stor region. Ølen har alt meldt overgang til Haugesund og dermed til Rogaland.

har også en skyggeside.

Det fins i prinsippet lignende muligheter for regional integrasjon på Nordvestlandet. Tanken om "Mørebyen" er luftet i scenarioform (Am-dam, Båtevik, Leknes and Steincke 2000). Men slike ideer må ikke oppfattes for bokstavelig. En sammenvoksing av byene er ikke aktuell, og en felles dagpendlingsregion fra Kristiansund til Ålesund er utenkelig. Men byene kan styrke seg parvis i en kjede, og trekke med seg mellomlandene. Også i Sogn og Fjordane kan en styrking av E 39 bidra til å løfte store bygdebyer som Førde og Florø, og styrke dem på veiene mot en mer reell småbystatus. Men om byer og bygdebyer på Nordvestlandet blir tettere integrert, innebærer dette ikke nødvendigvis at Vestlandet blir bedre samlet – det kan faktisk gå den andre veien. Nordvestlandet er knyttet til Østlandet med andre korridorer enn Sørvestlandet, og strengt tatt er dette en viktigere eksportvei enn kyststamveien. Kyststamveien er utvilsomt nyttig for Vestlandet som helhet, men dens regionbyggende evne er kanskje overdrevet.

Og hva med de mindre bygdebyene, spesielt de som ligger i de indre fjordbygder. I tillegg

til Surnadal, Sunndalsøra, Nordfjord, Årdal og Høyanger, kunne vi her nevne de større bygdebyene Odda og Voss. På Sørvestlandet ligger ingen av disse små bygdebyene langs E 39, men langs "fjordveien" E 13. Denne går som en indre bue fra Førde til Sandnes – med en avgreining til RV 9 til Kristiansand. Dette er også en del av korridor 4, men den ensidige fokuseringen på kyststamveien skaper ikke like mye entusiasme her. Det som ofte trengs i indre bygder er bedre forbindelser til de ytre. Folgefonnatunnelen, som forbinder Odda-regionen med Sunnhordland, er et slikt eksempel. En Hardangerbro er et annet, og den ville ikke bare samle indre Hardanger, men også være en korridorforbedring mot Østlandet (korridor 5). Et svært interessant tilfelle på Nordvestlandet er relasjonen mellom Ulsteinvik og Ørsta/Volda – begge dynamiske, men på hver sin måte. Ulstein-regionen er preget av mannlige industriarbeidsplasser, Ørsta/Volda er mer attraktivt for kvinner. Den såkalte Eikesundforbindelsen vil binde disse regionene tettere sammen og dermed kan det skapes et mer interessant arbeidsmarked (Gammelsæter 2004).

Trøndelag har Trondheim – men ingen småbyer

Trøndelag har storby, men ikke småbyer. Til gjengjeld finner vi flere bygdebyregioner av stor og liten type – og det eneste eksemplet på en småsenterregion (senter under 1000 innbyggere). Vi får derfor enda klarere fram det mønsteret vi fant på Vestlandet: Gevinst i storbyen, tap i bygdebyene. Jo lavere sentralitet regionen har, i desto mindre grad blir kohorten født i 1957-59 reproduisert. Trøndelag kommer også ut med et samlet tap på 4 % for menn, 6 for kvinner (tabell 8.2). I en storbypreget region hadde vi forventet mer.

I Trøndelag er det bare Trondheim som vokser sterkere enn landsgjennomsnittet, men tett fulgt av Stjørdalshalsen, som ligger like under. Trøndelag kunne utvilsomt hatt glede av at et par av de større bygdebyene utviklet seg til et høyere nivå, til det vi her har kalt småbyer, men så langt er dette en kolonne som ikke er fylt i sentertabellen (tabell 8.8). Det ser også ut til at det er stykke fram dit, for bortsett fra Steinkjer ligger alle bygdebyene godt under 10 000 i befolkningsstall. Men opplandene i Innherred er store. Det bor godt over 25 000 i både Levanger og Steinkjer. Dette er derfor de mest opplagte kandidatene til å bli småbyene i Trøndelag. Vi skal også være klare over at Levanger og Steinkjer *som tettsteder* vokser kraftigere enn deres respektive regioner – i tilfellet Steinkjer går faktisk regionen tilbake. Levanger har vokst med 29 % gjennom årene 1990-2002, Steinkjer med 12 %. Begge er de høyskolebyer, noe som understreker deres potensiale som småbyer.

I prinsippet kunne en tenke seg at også Stjørdalshalsen ble et alternativt sekundært senter til Trondheim, men Stjørdal må mer forstås som en forstad til Trondheim. Det viser seg også at det ikke er tettstedet Stjørdalshalsen som skaper den sterke veksten, men regionen som helhet – altså omlandet til Stjørdalshalsen.

Når vi går ned på senternivå må vi registrere det som svært positivt at alle de mindre sentrene faktisk har vokst. Jo mindre senteret er, desto raskere er veksten, hvilket ikke er unatur-

lig nå veksten skjer fra nær null. Gjennom de 12 årene har Sistranda vokst mest, for dette var ikke registrert som tettsted i 1990. Nå nærmer innbyggertallet seg 700. Grong er nestminst, men har vokst med 32 %. Deretter kommer Brekstad og Rørvik med 16 % vekst, Oppdal hakk i hel med 15 %, og deretter et lite sprang ned til Namsos tettsted med en framgang på 8 %. Alle disse stedene vokser altså mer enn Norge som helhet i denne perioden. I et hav av nedgang er det viktig å registrere at disse halvurbane som lyspunkter – som det kan bygges videre på. De eneste regionsentrene vi ikke har nevnt så langt er Røros og Orkanger/Fannrem, og selv disse har vokst like oppunder det nasjonale vekstgjennomsnittet.

Derfor bør Trøndelag arbeide videre med sin urbane oppgradering, for selv om regionene som helhet ikke blir løftet, styrker sentrene sin konkurransedyktighet. Den regionale planleggingen kan neppe *styre* veksten inn mot et utvalgt senter, men den kan tydeliggjøre deres fortrinn, og styrke dem når det er mulig. Så får vi se hvilke sentra som vinner gjennom flytteprosessene.

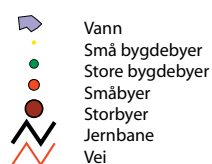
Men også i Trøndelags tilfelle er spørsmålet om gevinst eller tap langt på vei et spørsmål om regional integrasjon, og dermed om infrastrukturens kvalitet. Trøndelag befinner seg i den nordlige transportkorridoren som forlenger E 6 og Dovrebanen (korridor 6) nordover til Bodø (korridor 7). Det er en svært enkel og lineær korridor, riktignok med en sidearm til Østersund og Sverige (Meråkerbanen og E 4). Trøndelags internasjonale preferanse har vært Jemtland, men samarbeidet i Mitt-Norden har egentlig aldri gitt substansielle resultater.

Selv om korridoren er enkel, er den ikke uten potensiale for regional integrasjon – i hvert fall fram til Steinkjer. Her det finnes planer om en oppgradering av Trønderbanen slik at reisetida kommer ned i en time. Gitt en slik utvikling er det ikke én enkelt bygdeby som skal løfte seg til småbystatus, det er summen av mindre sentra som til sammen gir denne aksens vekstkraft (Selstad 2000). I slike nye romlige konfigurasjoner er det mindre interessant å skille mellom småby og bygdeby – når det kommer til stykket vil også en slik vekstakse måtte forstås som storbyens

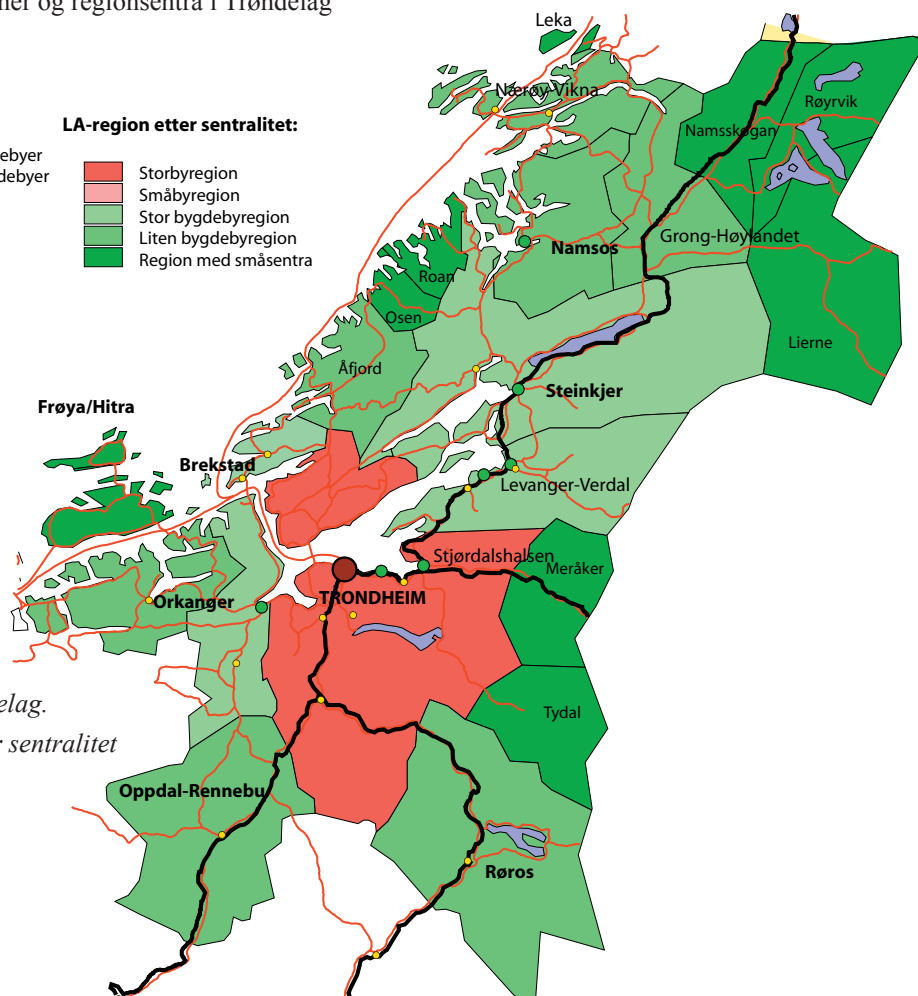
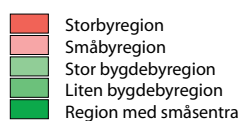
Trøndelag	Storbyregioner	Småbyregioner	Store bygdebyreg.	Små bygdebyreg.
	Trondheim	Ingen	Orkanger Steinkjer Namsos Stjørdalshalsen Levanger/Verdal	Frøya/Hitra Brekstad Oppdal Røros Grong Rørвик
Befolkning	206290	0	133647	55861
Andel Norge	4,5 %	0 %	2,9 %	1,2 %
Vekst	9,9 %	0 %	0,6 %	-3,1 %

Tabell 8.8: Regioner og regionsentra i Trøndelag

Figurforklaring:



LA-region etter sentralitet:



Figur 8.6: Trøndelag.

LA-regioner etter sentralitet

Trondheims forlengelse. Hvis bygdebyer som Stjørdalshalsen, Levanger, Verdal og Steinkjer alle blir en del av et nytt Stor-Trondheim kan det hevdes at dette blir en enda mer polarisert landsdel enn dagens— og desto større blir behovet for å styrke veksten i de mindre bygdebyene som ikke lar seg integrere i daglige arbeidsmarkeder. Dette valget mellom en storbyledet og en mer desentralisert utvikling er også langt på vei et spørsmål om hvem som skal sitte i førersetet for den regionale utviklingen: Storbyene selv, eller større regioner der storbyene er en part?

Selv om både Røros og Oppdal ligger ved jernbane, har det hittil ikke lyktes å forlenge Trønderbanens tilbud like effektivt sydover som nordover. Disse fjellregionene må derfor finne sin egen utviklingsvei. Orkanger ligger noe nærmere Trondheim i gang. Hitra/Frøya og Nærøy/Vikna er begge regioner med en viss framgang i sjømatproduksjon, men befolkningsveksten uteblir. I det hele tatt er Namdalen et nedgangsområde, bortsett fra lyspunktene Rørвик og Grong.

Nord-Norge – en ny problemsforståelse?

Nord-Norges kamp om kohorten født 1957-59 er symptomatisk. All gevinst samles i en regionstype, storbyen, det vil altså si Tromsø. Sterkest er gevinsten for menn (+21 prosent), markant svakere for kvinner (+15 %). Vi må forstå det slik at flyttvillige kvinner fra Nord-Norge drar lenger enn til Tromsø, de drar sydover. For småbyene, og for de store og små bygdebyene er det tap, tap, tap – sterkere jo lenger ned i hierarkiene vi kommer.

Nord-Norge har egentlig en velutviklet senterstruktur. Landsdelens sekundære sentra er småbyen Bodø og den store bygdebyen Alta. Tettstedet Alta vokste med 26 % i perioden 1990-2002, og om denne veksttakten holder vil dette være en sann småby i 2020. For øvrig ser vi det samme som i Trøndelag, nemlig at sentrene har vekstkraft. For eksempel vokste selve byen Harstad like sterkt som Alta gjennom disse årene, men i større grad på omlandets bekostning. Det er åpenbart trangt for en by i rommet mellom landsdelsrivalene Tromsø og Harstad – selv om avstanden skulle være stor nok. Narvik er også en konkurrent, faktisk er dette den bygdebyen i Norge som i 2003 kom nærmest opp mot småbyklassen. Med sine vel 14100 innbyggere mangler den under 1000 innbyggere. Men veksten er for tiden svær beskjeden i Narvik senter (2, 5 gjennom 12 år) og regionen som helhet går tilbake. Narvik er en ensidig, sårbar region som lett kan komme ut for større problemer enn den har i dag. På den andre siden ser det ut til at Rana foreløpig har kommet gjennom *sin* omstilling.

Da den andre "Nord-Norge planen" ble lansert på syttitallet foreslo den en satsing på basisområder med minst 1000 innbyggere, stort sett samlet langs E 6 korridoren nordover (Innstilling fra landsdelskomiteen for Nord-Norge, 1972). Vi er her i det som i den nasjonale transportplanlegging omtaler som korridor 8. På syttitallet var det også en gjenganger i den regionale planleggingen at Nord-Norge banen måtte forlenges fra Bodø til Tromsø. Det man i stedet fikk var en sterk satsing på flyplasser, som antakelig har hatt en betydelig konsoliderende effekt i Troms og Finnmark. Pro-

blemstillingen i dagens transportplan er at disse flyplassenes framtid skal vurderes. Flere av dem er ulønnsomme med dagens finansieringsmåte.

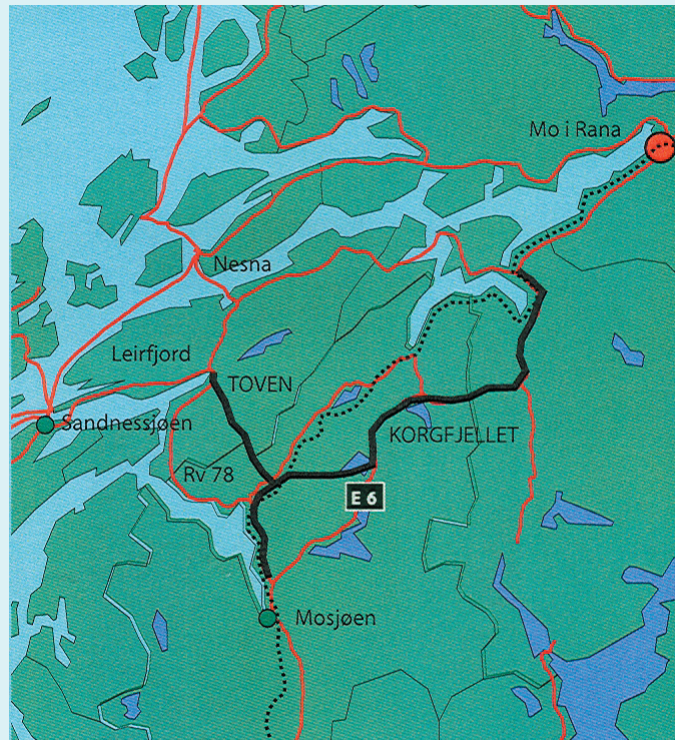
Den senterorienterte distriktspolitikken på syttitallet vakte sterk kritikk fra den politiske venstresiden og fra landsdelens nye akademi i Tromsø. Satsing på nordnorske varianter av vekstsentra ble den gang oppfattet som en trussel mot perifere bydesamfunn, men siden da har nok også landsdelens talsmenn i større grad akseptert at også Nord-Norge trenger byer og bygdebyer av ulik størrelse, så sant de ikke vokser på sine omlands bekostning (Brox 1984). Nord-Norges løsrivelse fra sin koloniale status under Bergen skjedde jo også i stor grad ved at det ble grunnlagt egne byer i landsdelen. Mange fiskevær og handelssteder ble til bygdebyer.

Også Nord-Norge har gjennom de siste tiårene nytt godt av en omfattende regional integrasjon, der omland er knyttet til sentra. Disse mulighetene er ikke uttømte, men her setter landsdelens topografi og tynne befolkning grenser for hvor langt en kan komme. NIBRs inndeling i lokale arbeidsmarkeder viser for eksempel at de fleste LA-regionene i "tiltakssonen" består av enkeltkommuner som ikke inngår i noe egentlig regionalt arbeidsmarked. Likevel må vi tro at prosjektet som ga fast forbindelse til Magerøya (Fatima), har hatt positiv betydning for konsolidering av bosettingen rundt Honnins gsvåg. I Troms har tilsvarende veiprosjekter på Senja ført til en sterkere integrasjon, her med Finnsnes som ledende senter. I grenselandet mellom Troms og Nordland skjer det, og kommer det til å skje, forbedringer i veiforbindelsene mellom Harstad, Vesterålen og Lofoten (Lofast). Et helt nytt prosjekt er sammenbindingen av Mo i Rana, Mosjøen og Sandnessjøen gjennom tunnel under Korgfjellet (se rammetekst).

Før ble Nord-Norge gjerne framstilt som ressursrikt, men tilbakeleggende (Arbo 1999). Landsdelen ble arena for en storstilt eksogen modernisering, med vekt på industri, større havner og byer. Alternativet til dette regimet ble lenge forstått som en fiskeribasert utvikling med sjølsysselsatte fiskere og foredling i mindre mottak i små bygdesamfunn. Landsdelen måtte skjermes

Ny korridor integrerer regioner

Syd for Bodø er det Mo i Rana, Mosjøen og Sandnessjøen som er de største bymessige tyngdepunktene. Veien over Korgfjellet har imidlertid vært værutsatt og gitt dårlig framkommelighet, likeledes var Rv. 78 over Toven dårlig. De tre byene/bygdebyene dannet derfor separate ABS-regioner. En modellberegning fra TØI (Engebretsen 2001) viser at pendlingsnivået over Korgen og Toven kan dobles med den nye veien. Dermed vil de tre arbeidsmarkedene kunne integreres.



gjennom en aktiv distriktpolitikk. Det er riktig nok vanskelig å se for seg et Nord-Norge uten fiskeriene, men det er også vanskelig å se for seg et Nord-Norge *bare* basert på fiskerier. Om det ikke lykkes å stable ny sjømatproduksjonen på beina i Troms og Finnmark kan selv ikke tiltaksjonen opprettholdes gjennom massive statlige overføringer, for også denne ekstreme utkanten trenger et normalt næringsgrunnlag. Kanskje blir det oljen i Barentshavet, kanskje en ny Pomorhandel med øst. Men i alle fall trengs det nye visjoner. Til den forrige regionalpolitiske stortingsmeldingen ble det skrevet scenarier for landsdelene, og en gruppe forskere i nord beskrev med stikkordet "Eksperimentområdet" en vei også for Nord-Norge inn i kunnskapssamfunnet – innovativt, men samtidig basert på landsdelens særtrekk. (Arbo, Eikeland, Fulsås and Holm 2000).

8.4 Tre veier å gå

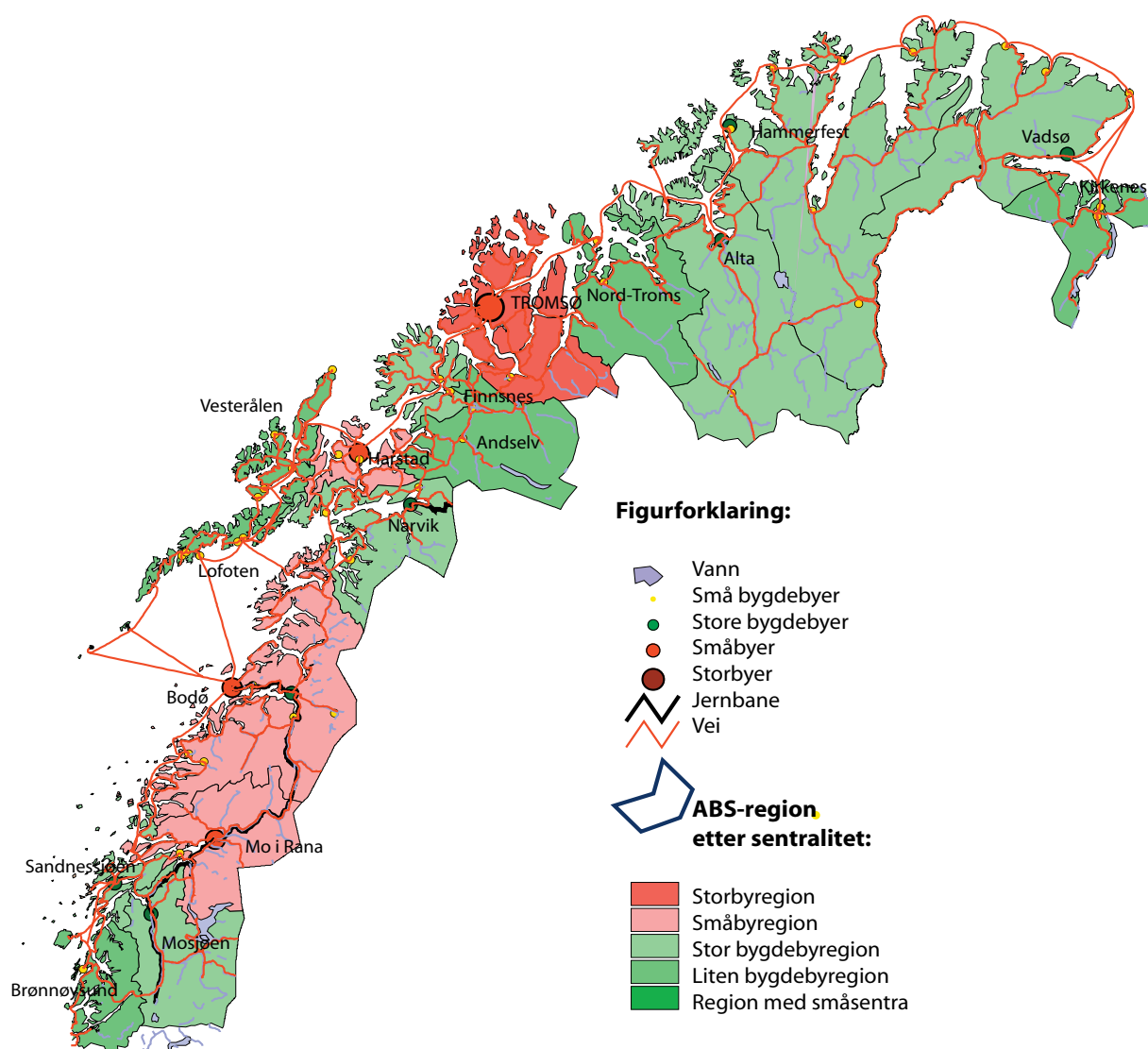
De eksemplene vi her har diskutert viser egentlig tre forskjellige veier i bosettingsspørsmålet, tre tilnærminger som kan benyttes i ulik blanding etter ulike vilkår i landselene.

I bunnen må det ligge noe som kan synes konvensjonelt i et langt perspektiv, nemlig at det fortsatt må gis en regionalpolitisk prioritering av svake småsamfunn i periferien. Det finnes en periferi som ikke kan trylles vekk av bymessig oppgradering eller byforstørring. Her trengs fortsatt mer av gamle virkemidler: Støtte til primærnæringene, men også støtte til annen næringsutvikling. Siden distriktpolitikken grunnleggelse på femtitallet er imidlertid spekteret av utsatte samfunn som trenger støtte blitt større. Etablering av industri ble den gangen oppfattet som den endelige løsningen, i dag er det ikke minst mange av industrisamfunnene som utsettes for brå endringer i konkurransevilkårene som trenger hjelp. Men selv slike samfunn må vite at de i det lange løp ikke kan leve av overføringer – fins det ikke et næringsgrunnlag, vil bosettingene før eller senere forvitte. Dermed er det ikke sagt at basisnæringene betyr alt. Selv små og sårbare samfunn må, parallelt med sin næringsutvikling, oppgradere sin fysiske og sosiale kvalitet.

For det andre har vi de tilfellene der det faktisk kan skje en bymessig oppgradering. Hva dette betyr er avhengig av hvilket nivå en står på. Selv om vi her, av analytiske grunner, har

Nord-Norge	Storbyregioner	Småbyregioner	Store bygdebyreg.	Små bygdebyreg.
	Tromsø	Bodø	Narvik	Brønnøysund
		Mo i Rana	Sandnessjøen	Lofoten
		Harstad	Mosjøen	Vesterålen
			Vadsø	Andelv
			Hammerfest	Finnsnes
			Alta	Nord-Troms
				Kirkenes
Befolkning	74338	139613	124718	124042
Andel Norge	1,6 %	3,1 %	2,7 %	2,7 %
Vekst	12,9 %	1,2 %	-3,1 %	-1,8 %

Tabell 8.9: Regioner og regionsentra i Nord-Norge



Figur 8.7: Nord-Norge. ABS-regioner etter sentralitet

lagt vekk på størrelsesklasser, er det ikke nødvendigvis en tallmessig økning som må til – selv om også befolkningsmessig tyngde betyr mye. Oppgradering er først og fremst et kvalitativt spørsmål: Oppgradering fra liten til stor bygdeby innebærer særlig en utvikling av den elementære servicen, dagligvaretilbudet, spesialvarehandelen, den personrettede tjenesteytingen, det videregående skoletilbudet osv. Dessuten har stedutvikling en fysisk side. Selv ikke bygdebyer er unntatt fra tidens elementære estetiske krav. De store bygdebyenes utvikling til småbyer handler ikke om å få bystatus, skjønt det kan også være en påskjønnelse for god innsats, hvis virkemidlet ble brukt mer bevisst. Først og fremst innebærer bymessig oppgradering at man har ambisjoner om å huse bymessige institusjoner: Et større kjøpesenter, kulturinstitusjoner, høyskoleutdanning, helseinstitusjoner – og offentlig byrom som er umiskjennelig urbane. Veien fra småby til storby innebærer igjen å passere en terskel. Her handler det om å få en andel av landsdelsfunksjonene. Igjen handler det om mer avanserte institusjoner: Forskningsinstitutter og universitet, fast teatertilbud, sykehus og lignende, kort sagt alt som preger den store byen.

Den tredje veien er å oppnå regional overlevelse gjennom integrasjon med større steder. Mange steder går denne utviklingen sin gang uten at noen løfter en finger, men noen ganger ligger det også bevisste tanker bak. Det er intet å si på at mange i Buskerud mener at Drammen og Hønefoss best kan utvikles som en slag forsteder til Oslo, om det er det en vil. Slik utvidelse av pendlingsområdet kan fremmes av infrastrukturbygging, og de økologiske virkningen kan dempes med bevisst bruk av kollektivtrafikk – for eksempel forstadsbaner. Kanskje får vi helt nye bosettingsformer, urbane klynger, og korridorer i landet mellom byene, bosettingsformer vi ennå ikke har satt begreper på. Men alle steder kan ikke bruke dette som løsning, for når det gjelder kostbare infrastrukturer må det prioriteres. Noen vil vinne, og andre vil tape. Men slik er det nye regionalpolitiske regimet.

Referanser til kapittel 8:

- (1969): Innstilling fra Østlandskomiteen, Oslo, Kommunal og arbeidsdepartementet.
- Amdam, J., F. O. Båtevik, E. Leknes and J. M. Steincke. (2000): *Framtid for Vestlandet*. Volda, Møreforskning, Forskningsrapport nr. 43.
- Arbo, P. (1999): Alternative Nord-Norge bilder. *Nytt Norsk Tidsskrift*.
- Arbo, P., S. Eikeland, N. Fulsås and T. Holm. (2000): *Nord-Norsk utsyn*. Tromsø, Universitetet i Tromsø.
- Brox, O. (1984): *Nord-Norge - fra allmenning til koloni*. Oslo, Universitetsforlaget.
- Gammelsæter, H. (2004): Nord-Vestlandet - klemte mellom storbyregioner. Side i Onsager, K. and T. Selstad (ed.): *Regione ri utakt*. Trondheim, Tapir akademisk
- Helvig, M. (1995): Commuting and regional integration in Norway. *NGT*, 49, side 19-33.
- Juvkam, D. (2002): Inndeling i bo- og arbeidsmarkedsregioner, NINR.rapport 2002:20, Oslo, NIBR.
- Karlsen, J., H. Røed, A. Vangstad and A. Isaksen. (2000): *Sørlandsseknarier*. Kristiansand, Agderforskning, prosjektrapport nr 34/2000.
- Knudsen, J. P., D. I. Jacobsen and A. Svendal. (1990): *Sørlandsbilder. 3 scenarier for Agder*. Kristiansand, Agderforskning.
- Knudsen, J. P. and H. Scheie. (2002): *Hvit stakitt og fiberoptikk*. Kristiansand, Høyskoleforlaget.
- Miljøverndepartementet. (1991): Regionale virkninger av hovedflyplass på Gardermoen, Oslo, Planavdelingen.
- NOU 2004:2. (2004): Effekter og effektivitet ("Effektutredningen"), Oslo, Kommunal og regionaldepartementet.
- Selstad, T. (1984): *Mjøsbyen - morgendagens storby ved Mjøsa?* Ringsaker, Mjøsinformasjon.
- Selstad, T. (2000): Trøndelag 1930-2030, Lillehammer, NTNU/Høgskolen i Lillehammer.
- Selstad, T. (2002): *Trøndelags romlige utvikling. Historier og scenarier 1030-2030*. Trondheim, NTNU.
- Selstad, T. (2003): *Framtid for Østfold*. Lillehammer, Østlandsforskning.